PAMIĘTNIK GOSPODARSKI.

Wychodzi we Lwowie co sobota. Cena przedpłaty wynosi dla Lwowa 5 złr. a dla prowincyi wraz z przesyłką pocztową 6 złr. m. k. rocznie. Prenumerować można każdego czasu. Biuro redakcyi pod liczbą 881¼

N. 38. **Dnia 22 września, 1849.**

Wystawa przemysłowa w Paryżu.

Tegoroczna wystawa przemysłowa w Paryżu tem więcej powinna obchodzić czytelników naszych, że to po raz pierwszy płody gospodarstwa wiejskiego na wystawę tego rodzaju przypuszczone zostały. Ztąd dla nas, którzy, niestety śmiało rzec można, prócz rolniczego nie znamy innego przemysłu w kraju naszym, wiadomość o niej chociażby tylko pobieżna, podwójnie jest ciekawą. Wiadomość tę czerpaliśmy z cząstkowych raportów nadsyłanych przez wysłanników Izby handlowej wiedeńskiej dla widzenia i ocenienia tej wystawy i ogłoszonych w Gazecie wiedeńskiej. Rzeczeni wysłannicy przyrzekli zdać obszerniejszy raport o tej wystawie dopiero za powrotem swoim do Wiednia. My pospieszamy z udzieleniem naszym czytelnikom wiadomości o szczegółach wystawy tyczących się rolnictwa i bliżej z nią połączonej industryi.

Budynek na wystawę przeznaczony wystawiono na tem samem miejscu na Polach Elizejskich co w roku 1844, również zdaje się że i wielkość jego pierwiastkowo przyjęło na też same rozmiary co i wtedy, to jest 100 sążni długości a 50 szerokości; gdyż w czasie już samej wystawy porobiono niektóre przybudowania dla poźniejszych uczęstników. Budynek ten pokryty był dachem cynkowym, jednakże nie rozciągał się on jak w r. 1844 nad całą przestrzenią: część jej oznaczona napisem „*Ogrodnictwo*“ (*Horticulture*), a przeznaczona na płody rolnicze i ogrodnicze, tudzież na rozmaite przedmioty do ogrodnictwa należące, pozostała pod gółem niebem. Zresztą budynek wystawiono tymczasowo z drzewa, który zewnątrz pomalowanem płótnem obito, wewnątrz zaś pomalowano go na kolor ciemnego drzewa, sufit pokryto obiciem naśladującem tęż samą barwę.

Światło dzienne wpadało przez okienka w górze po obu bokach galeryi podawane, lubo także podawano gdzie było potrzeba i zwykłe okna dla przezroczystych przedmiotów. Co się tyczy wytworności, tegoroczny budynek wystawy tak zewnątrz jak i wewnątrz nie mógł się mierzyć z budynkiem w r. 1844 na wystawę wystawionym, który daleko był wspanialszy.

Do 4 lipca wystawionych było 4600 przedmiotów, jak główny katalog wystawy wykazuje, między temi do 100 numerów należało do rolnictwa i ogrodnictwa, które jakeśmy wyżej rzekli, po raz pierwszy tego roku na wystawę przemysłową przypuszczone zostały. Znaczna liczba przedmiotów, które wpływowi powietrza nie podlegają, rozstawiona była naokoło budynku: tu znajdował się także domek z preparowanego wody nieprzepuszczającego płótna.

Przedmioty, na wystawę przeznaczone, rozłożone były systematycznie, wyjąwszy te, które zbyt poźno nadesłane zostały a które, jak się wyżej rzekło, umieszczono w małych przybudowaniach.

Nie można wszakże zaprzeczyć, że tegoroczna wystawa tak co do swej mnogości jak i co do dobroci, bardzo była ciekawa, a przy teraźniejszych dla przemysłu nie zbyt przyjaznych zdarzeniach czasowych należy się ją uważać za bardzo ważny wypadek; dlatego też przedłużoną została aż do końca sierpnia.

Powiedzieliśmy wyżej że tego roku po raz pierwszy przypuszczono na wystawę płody rolnictwa, tejto odnogi przemysłu ludzkiego, która chociaż za podstawę najsilniejszą ekonomii uważaną być może, dotąd z wystaw przemysłowych wykluczoną była.

Sami Francuzi wyznają, iż to rozszerzenie wystawy jako pierwsze doświadczenie nie daje wprawdzie dokładnego przeglądu chowu bydła i sił rolniczych Francyi, jednakże mimo to wypadki onej były więcej niż zadowolniające. Przyprowadzone były na wystawę konie, osły, bydło rogate i owce i umieszczone w przybudowaniu do głównego budynku wystawowego, mającem napis „*Betail*“ (bydło), a nierogaciznę zapędzono do odleglejszych osobnych stajenek.

Z koni znajdowały się następujące rasy:

1.) Zwierzęta ras francuzkich: *bretońska* i *perszerońska* z Normandyi i pogranicznych okolic kraju. Są to powszechnie znane i wysoko szacowane, wielkie, silne konie, do ciężkich robot używane.

2.) Konie prawdziwego pochodzenia arabskiego z Syryi (*sang pur — czystej krwie*) które król Ludwik Filip od wicekróla Egyptu nabył, a z których teraz stado w St. Cloud składa się. Na wystawę przyprowadzone konie, we Francyi zrodzone, pozyskały najzupełniejsze zadowolenie hypologów. Są one przeznaczone do krzyżowania z końmi europejskiemi, pomiędzy któremi po długich i mnogich próbach rasę angielską uznano za najsposobniejszą. Doświadczenia w chowie koni algierskich nie doprowadziły dotychczas do żadnego pomyślnego rezultatu, co sprawiło, iż chów tych koni zaniechany został.

3.) Konie pochodzące z krzyżowania rasy arabskiej z angielską, nadesłane z kilku departamentów z stadnin w *St. Cloud*, *National du Pin*, *Pompadour* i od prywatnych. Potomstwo z tego krzyżowania łączy w sobie wysokie przymioty arabskich koni z silniejszą, stosunkowo większą budową ciała; rząd przeto stara się ile możności rozmnażać je, szczególniej dla pokrycia potrzeb lekkiej jazdy.

Chów koni we Francyi, sądząc po przyprowadzonych exemplarzach na wystawę, podług zdania wszystkich znawców uzyskał najświetniejsze uznanie.

Przysłane na wystawę osły, które się tak w samym Paryżu jak i w okolicach po części dla dźwigania ciężarów, poczęści zaś dla mleka hodują, są wprawdzie małej, ale bardzo pięknej budowy ciała.

Bydło rogate stanowiło nad wszelki wyraz ciekawy oddział. Przyprowadzone na wystawę buhaje, krowy, cielęta i woły pochodziły z zakładu agronomicznego w Grignon, z krowiarni narodowej du Pin (*Vacherie national du Pin*), z państwa Pana Bohague (*Domaines de Mr. Bohague*) i z innych prywatnych obór w departamentach *du Nord*, *Loire* i *Finisterre*. Z krajowych ras było wystawione bydło normandzkie, flamandzkie i *Charollais*.

Gospodarze francuzcy, którzy oprócz pożytku z nabiału, mięsa i łoju, starają się o to, aby rogacizna zdatną była do pracy, nie są bynajmniej zadowoleni z ras krajowych a niechcąc na nich tylko poprzestać przedsiębiorą doświadczenia z rasami zagranicznemi. Z tych doświadczeń okazuje się, że próby z bydłem szwajcarskim robione, nie doprowadziły do pożądanego celu; przeciwnie zaś bydło ras angielskich: *Durham*, *Hereford* i *Devon* okazało się bardzo dobrem do chowu; przeto rasy te po części hodują się same, po części zaś używane są do krzyżowania z wyżej wspomnionemi rasami krajowemi; wszakże w wyborze ich przystępują do dzieła podług doświadczeń ustalonych, aby jednej lub drugiej z przytoczonych wymagalności zadość uczynić. Ze wszystkich atoli rasa *Durham* zdaje się iż jest najodpowiedniejszą stosunkom krajowym, gdyż najbardziej się rozpowszechniła.

Przemysł narodowy chowu bydła rogatego we Francyi datuje się od niezbyt dawnego czasu; pierwsze bowiem próby miały być dopiero w r. 1836 lub 1837 ze strony rządu przedsięwzięte; pomimo tego jednakże wyborne masło francuzkie nabyło takiej sławy i wziętości, że wywóz onego za granicę przynosi rocznie od 12 do 13 milionów franków dochodu dla Francyi.

Na szczególniejszą uwagę zasługuje metoda rolnika z Normandyi Franciszka Guenona wnioskowania z wymienia o mleczności krów, a to tak dalece że tenże wezwany został do dawania w tym przedmiocie publicznych odczytów i do napisania o tem dziełka. Dziełko wyszło wprawdzie jeszcze w r. 1838 w Bordeaux, ale nie wypadło podług życzenia Guenona, który nie umiejąc sam pisać, użył do tego obcej ręki i stylu; zdaje się więc iż teraz właśnie pracują w Paryżu nad nowem wydaniem tego pisma, które zapewne z gruntu ulegnie naukowemu przerobieniu. *)

Owce a mianowicie barany, maciorki, jagnięta i skopy nadesłane zostały na wystawę z owczarń kilku departamentów, jako to: *Calvados*, *Seine et Oise*, *Aisne*, *Gironde* i t. d. Były tam zwierzęta ze stada de Larmois (*Troupeaux de Larmois*) z instytutu narodowego w *Grignon*, od *J. L. Graux w Mauchamps*, z owczarni narodowej (*Bergerie nationale*) i z innych owczarń. Staranność francuzkich owczarzy w produkowaniu cienkich gatunków wełny widoczną była na wystawionych zwierzętach, a jeszcze bardziej przebijała się na przedłożonych runach wełny, których wzory nadeszły z wielu owczarń, które swych owiec nie przysłały na wystawę. Czysta rasa merynosów, za panowania Ludwika XVI do Francyi wprowadzona, dotychczas utrzymuje się nie pomieszana i odświeża inne owczarnie coraz nowemi zwierzętami tejże rasy; dale dla produkowania wełny długiej (do czesania) merynosy krzyżują się z angielskiemi rasami, które się hodują także nie pomieszane ale się same w sobie czysto rozmnażają. Z tego to krzyżowania natworzono wiele innych ras, z których pojedyńcze zwierzęta na wystawie oglądać można było. Szczególniejsze zasługi około produkcyi wełny długiej położyli następujący mężowie: 1) bywszy fabrykant tkanin z wełny długiej a teraz sławny owczarz pan *Paturle*, który będąc jeszcze fabrykantem, wielkie już był pozakładał owczarnie jedynie w tym celu aby produkować takie długowłośne runa, któreby wszelkim a wszelkim wymaganiom tkaczów materyi wełnianych odpowiadały. On to przyprowadził na wystawę merynosy Dishlej, z rasy *Troupeaux de Larmois.* 2) pan *J. L. Graux* w *Mauchamps*, którego trzoda z długą wełną tak ustaloną ma sławę, że pod imieniem *Graux* i *Mauchamps* wszędzie jest znaną, jego zaś barany powszechnie i z najlepszym skutkiem używane są do krzyżowania z merynosami i z angielskiemi rasami owiec. Trzeba wiedzieć, że rasa owiec *Mauchamps* pierwiastkowo była czystą rasą merynosów; ale pan *Graux* dostrzegł przed 20 niemal laty, że wiele owiec z jego owczarń znacznie się zmieniło, czyli wyrodziło i co do budowy ciała i co do dobroci wełny. Nie mogąc ani oznaczyć ani wyśledzić przyczyny takowej zmiany, uważał to poprostu za chorobę. Ale ta odmiana coraz bardziej się powiększała, a nareszcie tak widocznie wystąpiła na zwierzętach, że p. *Graux* widział się być spowodowanym do odłączenia zmienionej części swojej trzody merynosów od tych które się nie wyrodziły i do robienia z tamtemi postrzeżeń co do pożytku z wełny i tuczenia. Doświadczenia pokazały iż wełna jego wyborną była wełną długą tu zwaną do czesania. Tymto sposobem powstała owczarnia (*Troupeau*) w *Mauchamps*, która w r. 1844 mało co więcej nad 400 owiec liczyła. Ztąd widoczna, iż obecnie nie można jej bynajmniej liczyć do rozpowszechnionych po kraju. Rząd ze swej strony zwraca szczególniejszą uwagę na owczarnię zarodową w *Mauchamps*.

Co się tyczy nierogacizny, tej dostarczyły zakład narodowy agronomiczny w Grignon, sam Paryż i prywatni z okolic Paryża, osobliwszych exem-

---

*) Niemieckie tłómaczenie tego dziełka wyszło w Reutlingen w r. 1843, pod napisem: *Die äusserlichen Kennzeichen der Milchergiebigkeit bei den Kühen. Von François Guenon. Aus dem Französischen ubersetzt v. Fr. Kurtz. Mit 9 Steintafeln.* Po polsku treść tego dziełka podaną była w Tygodniku rolniczo-przemysłowym z r. 1843 na str. 317—320, pod tytułem: Zewnętrzne znaki obfitości mleka u krów (z ryciną), całego zaś dzieła przekład polski wyszedł we trzy lata poźniej w Warszawie, nakładem Redakcyi *Tygodnika rolniczo-technologicznego*, pod napisem: *O poznawaniu z zewnętrznych oznaków mleczności krów, czyli ilości mleka, jaką krowa danej rassy dziennie wydaje; oraz jak długo stoi przed ocieleniem, przez Franciszka Guenona (Francuza). Rzecz przez wiele Towarzystw rolniczych i pojedynczych osób we Francyi i w Niemczech wyprobowana i sprawdzona. Z drugiego w niemieckim języku wydania (z 72 rycinami.)* „*Co natura może, a czego nie może, tylko doświadczenia rozwiązać potrafią.*" *Lindley. Warszawa 1846. (w 8ce. Str. VIII 92. z 8 tablicami rycin.)*

plarzy pod względem wielkości i utuczenia. Z ras, którym szczególniejszą staranność poświęcają we Francyi, należy tu wymienić *chińską* i *angielską*. Nierogacizna obu tych ras hoduje się czysto, to jest nie pomieszana z innemi rasami; atoli używają jednej i drugiej do krzyżowania ras krajowych. Wystawione sztuki były, poczęści krwie czystej (*sang pur*) po części zaś wyszłe z krzyżowania i są oczywistym dowodem, że przesięwzięte w tej mierze doświadczenia najzupełniej się udają

Zwierzęta na wystawę przyprowadzone w ogólności nie zostawały przez cały czas na niej ale albo się zabierały, albo zamieniały się na inne. *d. c. n.*

D r o g i.

(*Dokończenie.*)

Ten układ drożnictwa jest jednakże połączony z niedogodnościami, z których główne są: przeciek wody, zamarzanie, konieczność utrzymania w czystości i t. d.

Przeznaczeniem istotnym kanałów jest przewozić masy i służyć za drogi bardzo oszczędne. Każdy pewno uważał, że dziecko mogłoby ogromną sztukę przywiązaną do nici poruszać na wodzie spokojnej. Na drogach dobrze urządzonych, silny koń ciągnie 25 celn., a więc nic osobliwego na kanałach północnych (wprawdzie trzeba nadmienić, że ten przykład jest wyjątkiem) widzieć jednego konia zaprzężonego do ciężaru o 100 beczkach 2,500 cetnarów. Kanały więc zalecają się w najwyższym stopniu do przewożenia materyałów ciężkich i wiele miejsca zajmujących. Krótko mówiąc, kanały są to komunikacye wygodne, łatwe do urządzenia bez wielkich nakładów, nastręczają przytem zupełną regularność, jakiej tylko żądać można w każdej porze roku w klimacie umiarkowanym i mają nad drogami wyższość, pod względem oszczędzania, w niezmiernym stosunku, siły potrzebnej do ciągnienia. Dlatego to w epoce początkowego ich rozszerzania się w Europie, obudziły one powszechne zadziwienie; inżynier zaś Brindley, który z Xięciem Bridgewater dzielił zaszczyt z nadania popędu do robienia kanałów w Anglii, rzekł w zapale: „że Bóg stworzył rzeki tylko dlatego aby zasilały kanały!"

Francya ma teraz 4640 mil kanałów.

V. *Koleje żelazne* stanowią nadzwyczajną i najważniejszą zdobycz dziewiętnastego wieku.

Kolejami żelaznemi nazywają się szyny żelazne wązkie, ułożone poziomo, na których ustawiona *lokomotywa* parowa może zahaczać razem bardzo wielką liczbę powozów, łożąc na to siłę poruszającą daleko mniejszą niż na drogach zwyczajnych.

Na drodze w dobrym stanie będącej opór średnio wynosi od 3 do 4 setnych części wagi całego ciężaru. Na drogach żelaznych staje się on mniejszy dziesięć razy; dochodzi tylko do trzech tysiącznych i pół. Na kanałach opór jest jeszcze mniejszy niż na drogach żelaznych, lecz dla ciągnienia na drogach żelaznych, zamiast koni jak na kanałach, używają działacza mechanicznego, pary. To jeszcze nie wszystko: lokomotywa, w małej objętości posiada siłę daleko większą aniżeli liczny zaprząg i pozwala otrzymać szybkość 5, 8 i więcej niż 10 mil na godzinę. Sposób przenoszenia ludzi tak potężny i szybki, jest bez wątpienia przeznaczony do wywierania ważnego wpływu na społeczność, nie tylko pod względem jej handlu i gospodarstwa publicznego, lecz nadto jej stanu moralnego i politycznego.

W wynalezieniu dróg żelaznych, nie można było przyjść od razu do takich jakiemi je widzimy dzisiaj; są one wypadkiem udoskonaleń nieprzerwanych i usiłowań wielu ludzi genialnych.

W r. 1649 kilku angielskich majstrów kowalskich, aby ulżyć koniom w ciągnieniu, urządziło drogi z *drzewa;* na tych drogach koń mógł ciągnąć 250 cetnarów węgli kamiennych. Lecz postrzeżono wkrótce, że drzewo jest materyałem nietrwałym, którego zużycie było znaczne i kosztowne. W celu zapobieżenia tym niedogodnościom, pan *Reynolds* ze *Shropsire*, położył w r. 1767 na miejsce sztuk drewnianych, *żelazne*. Te kawałki żelazne, były to prawie teraźniejsze *szyny;* widzimy więc, że wynalazek kolei żelaznych niedawno co był zrobiony.

Lecz w teraźniejszych kolejach żelaznych, droga jest tylko częścią podrzędną, główną zaś *lokomotywa.*

Z początku, dla zahaczenia powozów na kolei żelaznej, używano tylko koni; niebawem przyszło na myśl zastąpić je *machinami;* pierwsze zaś machiny ciężkie, o małej sile i wymagające wielkiego wydatku, nie dawały wcale nadziei aby zagadka była kiedyś całkowicie rozwiązaną. Chwała z tego rozwiązania w zupełności spada na inżyniera francuzkiego, pana *Séguin* starszego, któremu winniśmy pierwszą myśl lokomotyw z kotłami rurowatemi (*tabulaires*) to jest lokomotywę, która dziś zahacza na kolejach żelaznych razem po dwadzieścia powozów, z szybkością pięciu, dziesięciu i piętnastu mil na godzinę. Lokomotywy nowe były próbowane po raz pierwszy w r. 1830, na kolei żelaznej z *Manszester* do *Liwerpol.*

Lokomotywa jest arcydziełem w mechanice nowoczesnej; można o niej dać wyobrażenie w kilku wyrazach. Lokomotywa jest to machina parowa która postępuje. Kocioł jest wielki *walec* (cylinder) położony poziomo. W jednym jego końcu tam gdzie siedzi przewodnik, jest ognisko, którego ogień całkiem wodą otoczony, tworzy parę. Gdy ta zbierze się ponad wielkim walcem, wtedy sprowadza się ona pod tymże, aby tam wprawić w ruch dwa *tłoki* (pistony), tak samo jak w machinach parowych zwyczajnych. Te dwa tłoki przytykają do osi mającej wygięcie jak łokieć u ręki, z osią łączą się razem dwa wielkie koła. Gdy te tłoki działają, wprawiają w obrót oś, a z nią w ruch dwa wielkie koła. Gdyby machina nie była dostatecznie ciężką, koła obracałyby się na miejscu nie postępując naprzód; lecz wyrachowano, że gdyby machina ważyła 250 cetnarów, to mogłaby pociągnąć przynajmniej 1000 cetnarów.

Przy każdej lokomotywie jest *tender* (wóz zapasowy) czyli wóz na którym znajduje się skład wody i węgli kamiennych koksowanych, to jest oczyszczonych z gazów, w ilości dostatecznej na potrzebę machiny. Tender jest przymocowany do lokomotywy takim sposobem, że stanowi z nią jedną prawie machinę, a przewodnik i palacz mogą przechodzić jeden do drugiego, Gdy w kotle zabraknie wody, gdy potrzeba wpuścić parę do kotłów albo ją odciągnąć, jechać naprzód albo w tył, jednem słowem, kierować machiną podług upodobania, dosyć jest poruszyć tylko kilka korb. Nic nad to dziwniejszego, nic potężniejszego a razem nic prostszego!

Lokomotywy posiadają zwykle siłę 50 koni i kosztują od 60 do 70 tysięcy złotych polskich.

Jak tylko wynaleziono lokomotywę, zagadnienie o kolejach żelaznych zostało rozwiązane. Wszystkie narody pojęły, że tylko co odkryto nowy sposób zbogacenia się, to też wzięły się one bez zwłoki do budowy kolej żelaznych w liczbie jak największej. Anglia, Stany Zjednoczone, Francya, Belgia i Niemcy wyprzedziły w tem inne kraje.

W chwili kiedy to pisano, Anglia miała 600 mil ang. koleij żelaznych, Stany Zjednoczone 750, Austrya 100, Belgia 70, a Francya 100. *) Jest to bar-

*) Podług najnowszych dat statystycznych długość europejskich *dróg żelaznych* wynosiła w Anglii 511.7. mil niem. geogr., w Prusiech 326, we Francyi 302½, w Austryi 180, w Belgii 106, w Bawaryi 61, w Saxonii 55½, w Hanowerze 48½, w Rosyi i Krolestwie Polskiem 47½, w Badenie 42, we Włoszech 35½ w Danii 35, w Węgrzech 34, w Holandyi 33, w Szwajcaryi 17, w Wirtembergu 17, w Hiszpanii 3.3. w pomniejszych niemieckich państwach 130 mil.

Co do *dróg żelaznych w Niemczech* dodać należy że pomimo politycznego zamętu tamże, budowa ich w r. 1848 odbywała się z nieprzerwaną czynnością, tak dalece iż powstało nowych kolej w długości 94 mil. Dotąd liczą w północnych Niemczech 540 mil, w południowych zaś, łącząc w to Austryę, ukończono mil 310. W ogólności

dzo mało na kraj tak bogaty i wielki jak ten ostatni; ale we Francyi żelazo bardzo drogie, a Francuzi zanadto skłonni są do spekulacyi.

Oto jest wykaz koleij żelaznych francuzkich:

1. wykonanych przez rząd	mil 7,	kosztem	33,000000 zł.
2. przez towarzystwo	« 93	«	390,000000 «
razem	mil 100,	kosztem	423,000000 zł.

Jest jeszcze kilka kolei żelaznych, które należą do niektórych fabryk; tych znajduje się 15 mil.

Wszystkie udoskonalenia w komunikacyach sprowadziły za sobą walne następstwa; atoli najwięcej zadziwiające, najważniejsze, bez zaprzeczenia zostały zachowane kolejom żelaznym i żegludze parowej *). W rzeczy samej, stosując tylko do Francyi, *Paryż* o 5 godzin drogi od *Lille*, 4 godziny od *Hawru*, 14 godzin od *Bordeaux*, 11 godzin od *Lyonu*, 28 godzin od *Marsylii*, 11 godzin od *Strazburga*; jest cały kraj, u bram stolicy, jest to rząd kraju ułatwiony, jest to handel postawiony w możności wyświadczenia usług daleko ważniejszych, jest to przemysł mogący wszystko widzieć i ze wszystkiego korzystać; jest to życie, działalność, bogactwo, cywilizacya, które mogą wszędzie krążyć wszędzie przeniknąć.

Pod względem zaś stosunków między ludami, postępów w związkach między narodami, dobrego bytu całej ludzkości, koleje żelazne dadzą jeszcze piękniejsze i ważniejsze wypadki aniżeli dla każdego ludu w szczególności. Czego dotychczas nie mogli dokazać ani filozofowie, ani dyplomaci, ani rozumowanie ludzkie, kiedyś to winni będziemy niewątpliwie żegludze parowej i kolejom żelaznym, kiedy będzie można przybyć do Paryża z Londynu w 12 godzinach, z Bruxelli w 7, ze środka Niemiec, ze Szwajcaryi i Włoch w 15 lub w 20 godzinach; wtenczas Francuzi, Belgowie, Niemcy, Włosi i Hiszpanie inaczej będą się poznawać niż przez dzienniki; między niemi ustalą się stosunki, interesa, związki, myśli i uczucia wspólne i odtąd tak trudno będzie prowadzić wojnę, jak przedtem trudno było utrzymać pokój. Ludy usłuchają nakoniec głosu rozumu, podadzą sobie ręce.

wszystkie te koleje po zbudowaniu kolei heskiej, utworzą sieć z sobą się łączącą. Jeżeli niektóre jeszcze części kolei dobudowane zostaną, trzy główne koleje przecinać będą Niemcy z północy na południe: i tak *wschodnia*, od portów wschodnio-bałtyckich do morza Adryatyckiego przez Szczecin, Berlin, Frankfurt, Wiedeń do Cily; *środkowa*, od portów morza północnego przez Magdeburg, Lipsk, Norymbergę do Lindawy nad **jezioro bodeńskie**; *zachodnia*, sięga z zachodu na północ od Szwajcaryi do Frankfurtu; zupełne połączenie z Holandyą jeszcze do skutku nie przyszło.

*) Wyrachowano, że do siedmiu wielkich linij kolei żelaznych we Francyi, potrzeba przynajmniej w lokomotywach siły 70,000 koni parowych. A że siła jednego konia w machinie parowej na kolei żelaznej, zastępuje siłę 60 koni zwyczajnych pracujących na drodze zwyczajnej, wypada zatem, że z siedmiu tylko wielkiemi liniami, powiększy się potęga lokomocyi na 4,200000 koni zwyczajnych.

Korespondencya.

Czerwonogród, na Podolu, 13 września. Żniwa u nas pokończyły się zupełnie, jeszcze tylko gdzie niegdzie widać hreczkę poźną. Pszenica udała się bardzo dobrze. Na morgu 15 kóp i więcej. Wydaje nie najlepiej bo po 24 garncy a to dlatego, że żeli włościanie, którym płacono po 36 kr. w. w. od kopy, każdy więc chciał użąć kóp najwięcej i dlatego wiązał snop mały. Żyto i owies także dobre. Hreczka mierna. Jęczmień najgorzej się udał, zbiór jego można uważać za średni. Kukurudza zielona, może nie dojdzie, kartofle wszędzie gniją. Próżna jednak obawa, aby zupełnie zginąć miały; co człowiek pielęgnuje zginąć nie może! Włościanie robią z największą ochotą, ale im płacić trzeba i to zaraz. Nie wierzą w wielu miejscach, isłusznie, bo kto pracuje, ten chce zaraz nagrody. Kosić jęczmienia nie chcieli po 30 kr. m. k. na dzień, ale to ztąd pochodzi, że przy żęciu zarabiali więcej. Po ukończonem żęciu robili z ochotą po 20 kr. Młockowi teraz daje się od kopy po 24 kr. m. k. a to dlatego że sobie orzą i młócą. Już to dobrze, że włościanin zaczyna rachować i gospodarować lepiej. Niwę gnoi; czego dawniej nie czynił nigdy. Sieje wcześnie i nie upije się na jarmarku. *Zniesienie pańszczyzny i dla włościan i dla większych posiadaczów błogie przyniesie pożytki* Pismo wpana dobr. wiele się przyczyni do tego, jeżeli na całe gardło wrzeszczeć będzie: — Panowie! Jeżeli chcecie mieć intratę, jeżeli nie chcecie się zadłużyć, jeżeli nie chcecie aby majątki wasze przeszły w obce ręce, dzielcie ziemię na małe folwarki, zaprowadzajcie gospodarstwa przemienne, zakładajcie przy nich sady i pasieki. Dwa morgi sadu może mieścić 200 pni pasieki — i z tego jakaś intrata. Jeżeli nie zrobicie tego, osobliwie na Podolu, gdzie po 1000 i więcej morgów pola, za lat kilkadziesiąt, powiedzą: «*Hic olim Troja fuit!*» Tu był Pan--ski — a teraz wicz, lub Lejba i Icyk.

Pszczoły w tym roku roiły się dobrze, ale miodu mało. Kiedyś podam sposób rozmnażania pasiek na Podolu *)

Frankowski.

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

Bochnia 13 września. Zbiory żyta, pszenicy zimowej i jęczmienia po większej części bardzo się sucho udały, lecz wiosenne pszenice w ogóle na słotę porznięte i na pomieci przez ośmiodniowy deszcz bardzo pozrastały, groch na zagonach powypryskał ze strączków jakby go naumyślnie gęsto zasiano, a pozostały w strączkach na połowę przegnił, owsy powalone na pniu porosły i zczerniały od słoty tak, iż najpiękniejsza część plonów wiosennych przepadła. W tym roku okazuje się w. ogólności urodzaj obfitszy o czwartą część przynajmniej niż roku zeszłego, a chociaż nie kopno, ale namłotno i ziarno dorodne, pełne. Żyta sypie kopa 5 i 6 ćwierci, pszenicy tożsamo, jęczmienia 6 do 7 ćwierci, owsa rychlika 7 ćwierci, grochu $5^1/_2$ do 6 ćwierci, gdzie mniej uszkodzony, mamy zatym wszelką nadzieję że po siejbie ozimin zboże w cenie spadnie. Obecnie płacono na targu za korzec pszenicy ozimej 6 zlr., żyta 4 zlr., jęczmienia 3 zlr. 36 kr., owsa 2 zlr. 40 kr.. grochu okrągłego 6 zlr. 24 kr., ziemniaków 2 zlr. 24 kr. Cetnar siana 40 kr., słomy 30 kr., słomy żytnej długiej 48 kr. w m. k. — Kartofle wczesne czarne dosyć plenne w rzędach się okazują, późniejsze zaś w niższych gruntach zawadzają się i zgniłe, i łodyga poczyna usychać; przy ogólnym kopaniu dopiero będzie się można w tym względzie dokładniej przekonać.

Dobromil, w ziemi sanockiej 14 września. Ceny zboża znacznie spadają, mimo że jest mnóstwo rosyjskiego wojska: pszenica 15 zlr., żyto $10^1/_2$, jęczmień 10, owies 8 zlr. w. w. My tego roku urodzajami poszczycić się nie możemy, nie sądzę że ich do miernych policzyć można. Ciągłe słoty od 15 sierpnia do 2 września trwające, dużo jakość zboża zmieniły i paszę dla bydła zniszczyły. Pszenica ozima wydała z korca siedm kóp, kopa daje po półkorca; ta jakoś uszła zrośnięciu; jara pszenica dała ośm kóp z korca, daje także półkorca z wymłotu, ale też po największej części jest słotno zebrana, zrośnięta, ci którzy wstrzymali się z żęciem nie wiem czy im się nasienie wróci? Jęczmiona rane zupełnie chybiły przez posuchę wiosenną, poźne mogły wynagrodzić niedobor wczesnych gdyby nie słoty, korzec dał 7 kóp, kopa daje korzec 1, miejscami $1^1/_2$. Żyta ozime zupełnie chybiły, bo te w środku kwitnięcia przez burze, deszcze powalone zostały zupełnie do ziemi, na kłosie ziarna będące od ziemi nie wykształciły się przez chwasty które na powierzchni obsiadły, z jednego korca jest 7 kóp, kopa daje 20 garncy, do zbiorów owsa nieustanny deszcz przeszkadza; głębiej w górach z tem ziarnem może lepiej wyjdą a może przyjdzie i pogoda. Uprawek tak mało pod ozime posiewy porobiono, że to nawet smutną przyszłością grozi. Bydło z ceny spadło, wyjąwszy to, co na rzeź przydatne.

UWIADOMIENIE.

W Uścieczku w obw. czortkowskim, (*p. Tłuste*) są wina w najlepszych gatunkach wczesne i w mnogiej ilości. Grona z tych bardzo dobre i piękne przedają się u Xdza Karaczowskiego funt po 4 kr. m. k.

*) *Z niecierpliwością oczekiwać będziemy dopełnienia tej obietnicy.* *Przyp. red.*

Redaktor i wydawca: Stanisław Przyłęcki.

W drukarni zakładu narodowego im. Ossolińskich.